1994年12月15日発行第8巻第13号通巻96号 1993年8月26日 第3種郵便物認可

SAILING CRUISER METHOD

Yachting 12月号別冊

クルーザーを乗りこなすための完璧読本

このタイトルをクリックしてください

MAINTENANCE

ベーシック・メンテナンス

艇の保守、管理はセイリングの安全のためにも、また、レースで勝つためにも欠かせない。
自分の艇のことを知る。それはセイリングの基本であり、また、安全に「遊ぶ」ためにも必須課題だ。

自艇の現状を知ることがメンテナンスの第一歩

チェック・リストを作ろう

ヨットを安全に運行できるようにするための保守管理、いわゆるメンテナンスは、オーナーの避けることのできない責任である。実際の仕事はクルーがしようと、業者に依頼してやってもらおうと、安全にセイリングできる状態に保っておかなくてはならない。

ひとたび海上に出てからでは、たとえトラブルにあったといっても、陸上のようにすぐに救助を受けることはできないのである。海上では自分のヨットだけが頼りである。車のように、降りて近所の電話を借りるというわけにはいかない。

ヨットの点検は、実際かなりおざなりにされているのが現状ではないだろうか。トラブルが表面に現われてからでは遅い。トラブルの兆候を見つけだすのがメンテナンスである。

新艇を購入した場合はビルダーの取り扱い説明書にいろいろな注意事項がかかれているが、中古艇の場合は説明書がないこともある。基本的にチェックすべき項目は右頁の表のようなポイントなので、これに準じて、自分用のチェックリストを作ってみたらいいだろう。

船は使い方によっていたむ部分、傾向が変わってくる。エンジンをよく使うなら、エンジンが消耗し、故障に出会う確率も高くなる。レースをよくやるヨットではセイルの消耗が早いし、そのレースで時化にばかり出会っていては艇体、リグのいたみも早いものだ。

自分でチェックリスト作ってみれば、どのような点検が必要か、自然に理解できるであろう。

また、出港前点検、帰港点検などのリストも同時に作っておけば、出港後ガス欠になったり、バッテリースイッチを切り忘れてバッテリーが上がっていたり、シーコックを締め忘れて船内に水が入っていたり、というトラブルを未然に防ぐことができる。

飛行機のパイロットたちは、どんなにベテランでも、また、どんなに自分の飛行機のことを知っていても、必ずチェックリストに基づいて点検を行っている。そうすることによって「うっかりミス」を防止することになるからだ。むしろヨットの方が、点検すべき個所は飛行機よりも多いと思う。つねに点検することからトラブルは防ぐことができる。

自艇のウィークポイントを知る

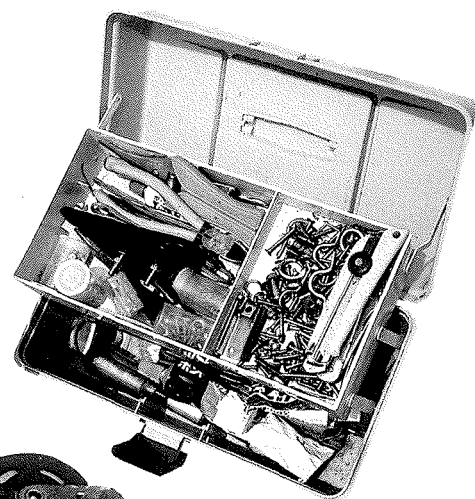
チェックリストを作ることは、自分の艇の現状を理解するためでもある。調子の悪いところを整理する上で、チェックリストが役に立つのだ。ほんのわずかな不調でも、それをきっかけに大きなトラブルになることがままある。そもそも大事故は小さな偶然の積み重なりから生じるものだ。

ちょっとしたリギンのささくれ、ウインチの回りの悪さ、ストッパーの効き具合い、エンジンのせき込み、船はそうした兆候を通じて、オーナーに危険をささやいているのである。それに耳を傾けることができるかどうかで、安全にセイリングを楽しめるかどうかが決ってくる。

その兆候さえ知っていれば、たとえすぐ修理したり交換する必要がなくても、セイリングのときに注意することができる。たとえばポートのハリヤードが弱ってきているようなら、風が少し強いときはスターボードのハリヤードを使うようにする。うっかりそれを忘れて強風になってポートのハリヤードを使い、セイリング中に切れたりしたら、より厄介なことになりかねない。

自分の艇の弱点を知っていれば、それに対処する事前の心構えもでき、より大きなトラブルを避けることができる。本来ならすべてを完全に整備してセイリングを楽しむべきなのだが、ほんのちょっとした兆候だけで、その日の家族サービスのデイクルーズをとりやめるのももったいない。

必要なのは、そうしたウィークポイントの個所、状況をきちんと把握しておくことである。そしてその兆候がはっきりしてきたら迷わず交換したり、修理したりすべきである。

航海日誌、ログブックをマメにつける艇は意外と少ないようだ。また、つけていてもお客さんの名前やクルージングポイントの情報

だったりで、艇の状況を点検記録している船は少ないだろう。こうした状況を記録しておくことで、修理に出すときにもいつからどのような傾向が出ていたか、はっきり伝えることができるので、故障の部位や原因を突き止める上でも役に立つのだ。原因が分かればその原因を取り除くことで再度の故障を防ぐこともできる。

どこまで自分で修理するか

海の上では「ちょっと故障したから来てくれ」という具合いにはいかない。なんとか自力で帰ってこなければならない。しかし、何でも自分でできなければセイリングする資格がないというのではない。確かに、最後に頼れるのは自分しかいないのだが、誰しもそんなスーパーマンであるわけにはいかない。そんなことをいっていては、誰も海に出る資格がなくなってしまう。それにどんなベテランでも最初は初心者だったのだ。少しずつ経験を積み重ねて、何度もトラブルに苦しみながら、あらゆる自体に対処できる能力を積み重ねてきたのである。

大切なのは、現在の自分の力量を知ることである。リーフの仕方やセイルチェンジのやり方を知らなくても、天気のいい日に２～３時間のデイセイリングをするのはなんら支障はない。しかし、長期の航海に出るのにリーフもできないのでは、無謀というしかない。

すべてを自分の手で完璧する事は不可能でもあるし、その必要もない。それぞれの分野にその道のプロがいるのだから、点検修理などはプロに任せてもかまわない。ただ、最低限度、自分でやれることをやる、という気持ちを持っておくことが大切である。すべてを人任せにしたのでは、何も経験を積むことができないからだ。

とはいうものの、陸から離れた海上でトラブルに見舞われたとき、やはり自力でなんとかしなければならないという状況には変わりない。そこで応急処置のできる用意が必要になる。最低限の知識は事前に勉強して覚え、自分の船に必要な道具の用意だけはしておくべきであろう。

特に道具だけはきちんと整備して、使えるものを用意しておきたい。錆びて動かないスパナやプライヤーではどうしようもないし、自分の船に使われているネジがプラスネジなのにマイナスドライバーしかないなどというのではどうしようもない。

部分	チェック項目	チェックポイント	対　策
1 艇体	ハル、デッキ、 コクピットの表面	傷、クラックの有無	小さなものならコンパウンド ゲルコート塗布 大きなものなら業者依頼
	キール、ラダー	サビの有無 取付の良否	サビ落しと塗装 ボルトの締め付け 曲がりなどがあれば業者依頼
2 リグ	マスト、スプレッダー、 ブーム、スピンポール、 グースネック	きず、サビ、電食の有無 取付の良否	ウレタンクリアー塗装 エポキシ塗装 ピン、ビスの交換
	ステイ、シュラウド	ワイヤーのささくれ サビ、強度	一時的な対策ならテーピング 根本的には交換
3 艇装品	ウインチ、カム、 ブロック、トラベラー、 ティラー エクステンション、 シートストッパー	可動隊分の良否 パーツの欠損有無	グリスアップ ガタの修正 パーツ交換
	シート、ロープ ハリヤード等	端末のほつれ 被覆の破れ スエージングの良否 劣化	メルト処理 縫い合わせる 程度によっては交換
4 セイル	メインセイル ジェノア ジブ スピン	バテンとバテンポケット ピークボード リーチコード ラフテープ スプレッダーパッチ ピンホール	程度に応じて自分で直すか メーカーに修理に出すか 決める
5 エンジン	燃料系統 オイル スロットルレバー スタンチューブ	タンク、パイプのもれ 回転の異常 排気異常 冷却水の循環 レバーの動作の良否 スタンチューブの水漏れ スタンチューブの摩擦	穴ふさぎ オイル交換 パイプのつまりを直す 動作部分の油差し ガタ、ゆるみの点検 スタンチューブの調整
6 計器	艇速・ログ計 風向・風速計 GPS ロラン 自動操舵装置 コンパス	動作の正常・異常 表示の誤差	配線チェック カリブレーション
7 バッテリー	電圧・電流	バッテリー液 配電盤	バッテリー液の補充 バッテリーの充電 バッテリーの交換 ヒューズ
8 その他の電装品	航海灯 室内灯 ラジオ ステレオ ETC.	動作の正常・異常	配線チェック 電球チェック 機器の異常

環境保護は愛艇の保守にも役立つ

自艇の配管関係、スルハル・バルブの所在を知る

前頁のメンテナンス・チェックリストでも示したように、セイリングクルーザーのチェックポイントはかなり多い。それぞれについて詳しく説明していくとそれだけで１冊の本ができてしまう。

そこでこの項では、ふだんあまり目にすることのない部分だけを取り上げてみることにした。それは配管系統である。

セイリングクルーザーの配管系統には、次ようなものがある。

①生活用清水、海水の給水・排水
②ビルジの排水
③エンジン冷却水の給水・排水
④エアコンの給水・排水

以上が水に関するものだが、広く配管を探れば、電線などもパイプを通している場合があるし、換気用のパイプ、燃料、排気ガス、ブロアなどエンジン関係の配管もある。

そして、これらの配管は当然ながらふだんは目につかない、床下や壁の奥、ときには天井裏などを通っている。

特に水まわりの配管は、もし詰まったりするとけっこう面倒なことになるし、船外に通じている部分＝スルハル部にトラブルがあると浸水、沈没という結果になることもある。

まず、大切なのは自分の艇にどのような配管が施され、スルハルがどこにあり、開閉バルブの操作はどうするか知っておくことであろう。スルハルは艇に空いた穴なので、ここが損傷すると直接浸水、沈没の原因になる。

まず、第一にスルハル・バルブの操作をきちんとすることが大切だ。ギャレーシンクからの排水バルブ、海水組み上げシステムがある場合はその給水バルブ、トイレの給排水バルブ、エンジンの冷却水バルブを、帰るときだけではなく、使用しないときはいつでもきちんと閉めておくことを習慣づけるようにしたい。

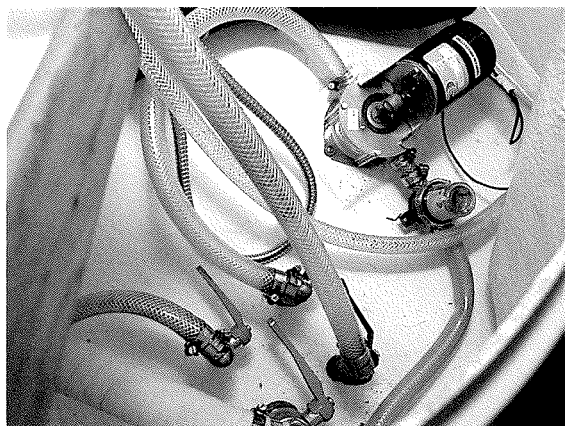
パイプの敵は固形物、異物

使用するたびにスルハル・バルブの開閉をしなくてはいけないのは面倒くさい。しかし、そうすることでバルブそのもののチェックも兼ねるのである。もしこのバルブがおかしくなればかなり致命的なトラブルになるし、ほとんど操作しなければ錆びついて、どうしても閉めたいときに閉まらなくなったりする。動くものはなるべく動かした方が長持ちするものだ。

こうしたスルハルの配管は、たとえ開いていてもそれだけで海水が逆流してくることがないように、喫水以上の高さを確保するようになっている。だから船に慣れてくるとどうしても開けっぱなしになりがちだ。しかし、バルブが開いているということは、やはり浸水の危険がつねにあることを意味している。

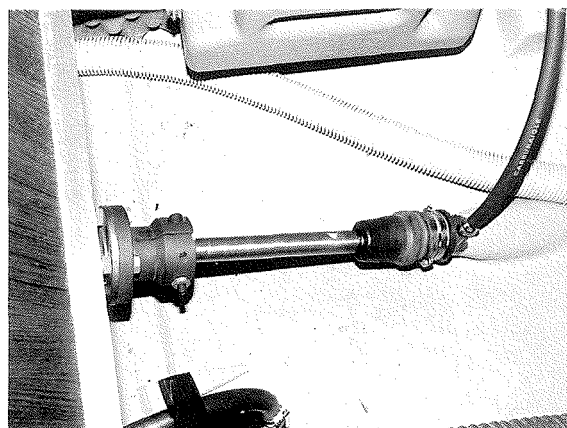
〈タカ〉の遭難はまだ読者の記憶にも新しいだろう。滅多にあることではないが、転覆したときにもこのスルハル・バルブが閉まっているか否かで、助かる可能性も変わってくるのである。艇が転覆したとき、このスルハル・バルブが閉まっていれば、ちょうど湯船に逆さまに浮かべた洗面器のように、中には水が入らず浮いているが、バルブが開いているとここから船内の空気が抜けて船内に海水が侵入し、やがて沈没してしまう。

少し話が極端な横道にそれてしまったようなので、もとに戻すことにしよう。

長年ヨットに乗ってこられた読者なら、一

スルハル・バルブがどこにあるか知っておくことは重要だ。下はヤマハ31Sのスルハルの配置図（取扱説明書より抜粋）

ヤマハ31Sのスターンチューブ調節方法。滴が最低限垂れるくらいに調整ナットを締める。（取扱説明書より抜粋）

度くらいはトイレやギャレーの給水・排水パイプが詰まって、その修理に臭い思いをしたことがおありだろう。家庭の給・配水管と違い、ヨットの配管はパイプ自体が細く、それに海水の逆流を防ぐためにカーブを持っていることが多い。

パイプ詰まりの原因は単純なことである。そうした細く、曲がったパイプを通りにくい異物や固形物が原因になる。逆にいえば、そうしたものを流さないようにすることが、詰まりを防ぐ対策である。海に異物を捨てない心構えが、そうした故障を防いでくれるのである。海水に溶けないようなものを流さないこと、また不用意にゴミを捨てると今度はそれを給水側のパイプに詰まらせてしまう。環境保護の姿勢が自艇の保護にもなるのである。

ファースト305のスターンチューブ。手前がエンジン側になる。自艇のスターンチューブのシステムをしっかり理解しておくこと。

スターンチューブは必ず点検

スルハル・バルブではないが、やはり船外に開いている穴のひとつにスターンチューブがある。スターンチューブというのは、エンジンからスクリュープロペラを回すシャフトが船体を貫通している部分のことである。

最近はセイルドライブというシステムが登場して、シャフトを使わずに、つまりスターンチューブを使わずにプロペラを回すことができるようになってきた。だが、シャフトドライブはまだ多くの艇に用いられているので、このスターンチューブについての知識も必要性の高いものである。

スターンチューブにはいくつかのシステムがあり、それぞれに注意すべきポイントがある。ここでそれぞれについて詳しく説明しているスペースはないので、国内でもっとも普及しているヤマハのヨットのスターンチューブについてだけ述べるにとどめておく。他社の違うシステムを用いている艇に乗っておられる方は、それぞれのビルダー、ディーラーにその注意点をしっかり確認しておいていただきたい。

スターンチューブは高速で回転しているエンジンシャフトが通っているので、グランドパッキンを摩擦熱を守って冷却するために海水を導入している。そのため、シャフト回転時にはここから数滴ずつ滴がたれるくらいに、調整ナットを調節する必要がある。艇内に入ってビルジにたまった海水はビルジポンプで排水する。

この滴の滴下量が最小限で、しかもその滴の温度が体温以下になっているように調整するのである。そして調整できたらロックナットを閉めて動かないようにする。

しかし、エンジンの振動などで長い間には少しずつゆるみも生じてくるので、ときおりチェックした方がよい。

また、停船時には滴が落ちないようにしておかないと、しばらく船に行かないうちに沈没してしまったということにもなりかねない。沈没とまではいかないにしても、水船になってしまっていたのでは大変だ。

同様にスターンチューブホースの損傷がないか、ホースバンドの締めつけは大丈夫か、きちんとチェックしておく必要もある。

初期メンテナンスの重要性

スターンチューブの調整ナットは、新艇のうちはグランドパッキンをなじませるためにゆるめに設定する必要がある。そのためスターンチューブから入る水の量は多めになるので特に注意したい。

このように、新艇のうちはいろいろな点に注意が必要だ。

エンジンも最初からいきなり高回転を出すとよくない。少なくとも50時間くらいは2500回転以下で使用するにする。さらに、最初の50時間を経過したら潤滑油コシ器の清掃も必要である。

新艇を手にし、喜びにあふれている時期ではあるが、そのときにしなければならないことは少なくないし、それが艇の寿命を大きく左右することにもなりかねないのである。

シュラウドのワイヤーも最初のうちは伸びが大きいし、金具のなじみもまだないので、最初のうちはこまめに調整し直すことが必要である。いくらきちんと締め付けておいたのにと思っても、翌週セイリングしてみたら風下のシュラウドがぶらんぶらんにゆるんでいたということはよくあることである。

こうした初期のダメだしのことを「シェイクダウン」という。シェイクダウン期間に、いろいろな部分をなるべく細かくチェックし、自艇の特徴を知り、さらに問題点を見つけて早めに対処しておくことは重要である。問題点の中には明らかな製品の欠陥もあれば、まだなじみがないために生じる点もある。前述したスターンチューブからの浸水も、最初のうちは大きいのが当り前で、これを調整するのはオーナーの責任なのである。ビルダー、ディーラーの担当者の説明をきちんと聞き、取り扱い説明書も読み、しっかりした艇に仕上げていただきたい。

メンテナンス次第で船の寿命は変わってくる。そればかりでなく、レースでつねに上位に入るにチームは、クルーワークやセイルトリム同様にメンテナンスもきちんと行っている。ヨットは道具を使うスポーツだ。道具がよくなければ決して勝つことはできない。それをするのもしないのも、オーナーの心がけ次第なのである。

バッテリーはヨットの命綱

海と電気は相性が悪い

ヨットでは海水、潮っ気というものが、電気製品に悪影響を与え、電気系統は比較的トラブルの多い部分になっている。接続部分が潮に犯され、接続不良になるケースが多いが、これは注意深くシーリングすることでかなりの予防をすることができる。

航海灯など船外の電気部品は、特にその接続部分をきちんとシーリングする必要がある。ときどきシーリングの具合いを確かめ、必要ならシーリングし直しておくようにしたい。

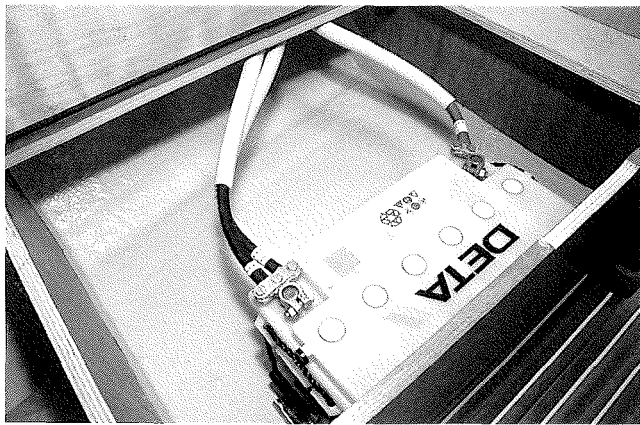
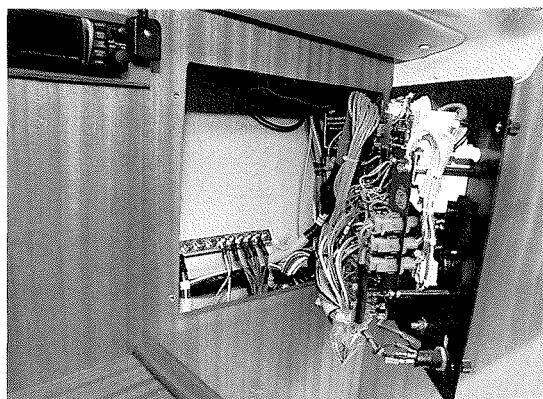
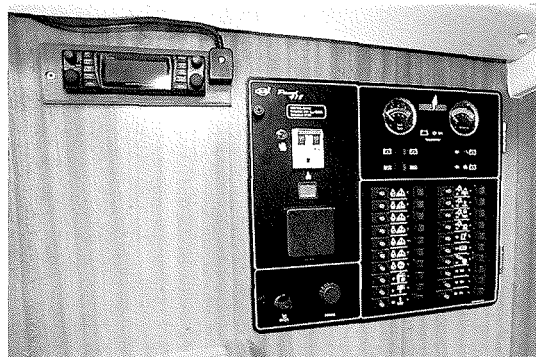
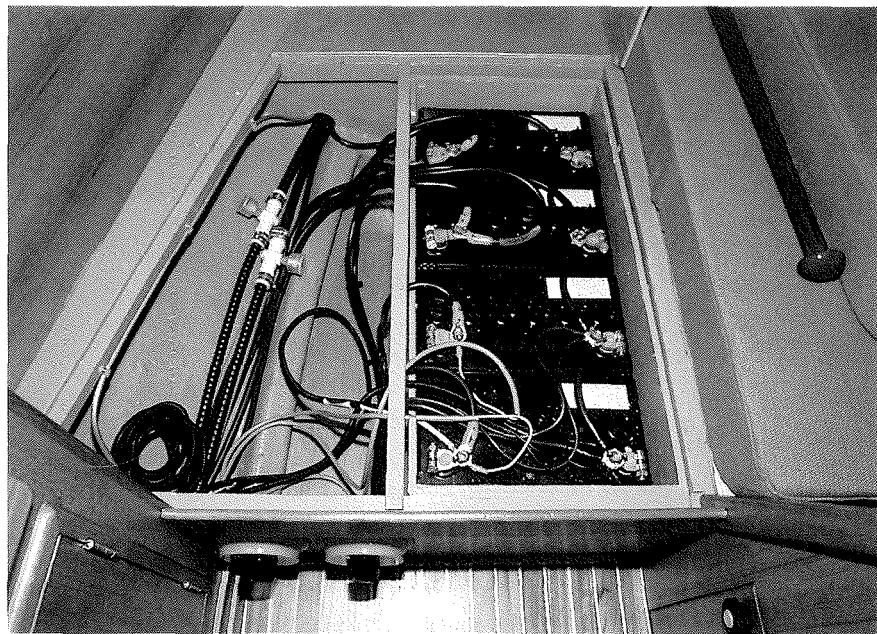
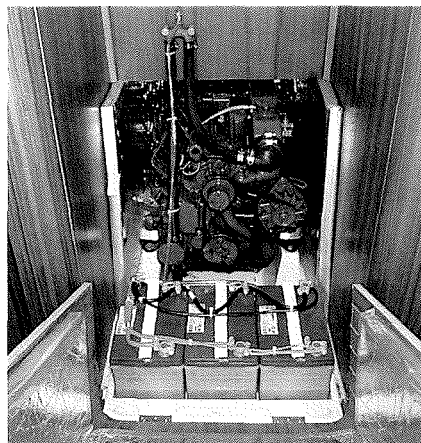
また、この接続部分が集中している配電盤はたいていチャートテーブル付近にあり、これはコクピットとの出入口、コンパニオンウエイの近くにある。そのため、時化たときなどに海水、雨水などが入りやすく、故障の原因となることがある。悪天候のときは、スライドハッチを必ず閉め、出入りのときもすばやくするようにしたい。

ヨットの電源は、たいていの場合バッテリーのみに依存している。バッテリーの性能向上、ソーラーチャージャーなどの普及によって、最近はバッテリーがあがることは比較的少なくなってきたようだ。それでも、自動車のように稼働率のよくないヨットでは、やはりバッテリーがあがることはある。

バッテリーがあがってしまってはエンジンも始動できず、したがって充電もできなくなってしまうので注意したい。幸い、バッテリーがあがっていることに気付くのは出港前が多いので、多くの場合、陸上で対処できる。しかし、せっかくこれからセイリングを楽しもう、というときに重いバッテリーをはずして充電してもらいにいくというのもいやなものだ。

バッテリーの保守は、次の2点に集約される。ひとつは、無駄な電気を使わない、また、不要なときはバッテリーメインスイッチを切ること、そしてもうひとつは、バッテリー液のチェックである。バッテリー液は、バッテリーケースに表示されたレベルの基準範囲内にあるかどうか、船を訪れるたびにチェックしておきたい。

あと、バッテリー端子を正しく接続することも大切だ。ネジのゆるみなどないかチェックし、バッテリーを取り外したあとの再接続のときには注意したい。また、接続部分にサビや汚れがついていたら必ず落としておこう。

経験からいうと、海と電気は相性のいい方ではない。人間が間に入ってうまく面倒を見てやらないとよくけんかする。

機械はできるだけ動かした方が調子はいい

およそ機械というものは、できるだけ動かした方が調子がよく、長く使えるものだ。放っておくのがいちばんよくない。2か月も3か月も一度も船に姿を見せないのでは、ただもったいないだけではなく、船の寿命をことさら短くしているだけとしかいいようがない。

エンジンも同様で、たとえ出港しなくても船の様子を見にきたら、必ず短時間でもエンジンをかけるようにする。燃料、オイルのチェックをし、スムーズに始動するかどうかのチェックをするだけでも点検になるし、バッテリーの充電にもなる。

最近のエンジンはかなり性能がよくなり、トラブルの発生率は低くなってきている。ひと昔前のエンジンと比べると、その差は格段の違いといっていい。

トラブルの原因の筆頭はバッテリーにあるか、ガス欠によるエアーがみだ。

エアーがみは、燃料の残量をきちんと確かめることで簡単に防ぐことができる。もし、燃料の残量計がついている艇なら、正常に作動しているかもときどきチェックしておきたい。残量計を信じていたら、実はもう燃料がなくなっていたということもあるからだ。

冷却水の循環も気を付けないといけない点だ。もっとも多いのは、冷却水取り入れ口にゴミが付着していることだろう。海洋汚染がエンジントラブルの原因にもなるのだ。もし、ハーバーのまわりにゴミが多く浮いているときには、エンジンの始動には慎重になった方がよい。エンジンをかけたら、必ず排気口から冷却水が正常に排出されているか、チェックすることが大切だ。冷却水取り入れバルブを開け忘れたというのは論外である。

ビルジの排出とエンジンルームの点検は、船に来たとき、帰るとき必ず行うよう習慣にしておきたい。そうすれば、水もれのチェック、燃料、オイル漏れのチェックも兼ねられる。エンジンルームの床下は、そういう意味からもいつもきれいに掃除しておきたい部分である。

時化た海上で、エンジンに頼りたいのは、だいたい危険が迫ったときである。そうしたときうまくエンジンがかからなかったり、すぐにエンストしてしまうようなら、何のためのエンジンか分からない。日頃の整備が安全を守ってくれるのである。

誰も頼ることのできない海上では最低限の機械知識が必要だ

トラブルというものは完全に予防することはできない。もちろん日頃の点検整備によりかなりの部分を予防することができるが、それでもトラブルは起こるものである。

そうしたとき、それに対処するだけの知識、道具を持っておくことはシーマンとして最低条件であろう。セイリングクルーザーには多くのパーツがあり、それぞれ必要とする知識、工具もさまざまである。すべてのことに精通することができるならいうことはないが、なかなか現実にはそうはいかない。

しかし、実際に予想されるトラブルはそれほど数は多くない。まず、最低限、予想されるトラブルに対処できるだけの機械知識は持っておく必要がある。以下、電装関係とエンジンについて比較的起こりやすいトラブルを列挙してみた。それに対する対策はここに示すゆとりがないので、それぞれ勉強のつもりで、メーカーの取扱説明書などをみておいていただきたい。

[電装関係]
接触不良。漏電。電球切れ。バッテリー残量不足。

[エンジン]
ガス欠。オイル不足。燃料、オイル配管漏れ。冷却水循環不良。燃料内に水やゴミが入ること。

これらのことのほとんどは日常の点検整備さえきちんとしていれば防ぐことができる。ただ、ガス欠や、ウォーターセパレーター(燃料内の水分を分離するための器具)による水抜きを行ったときに、必要になるエンジンのエア抜きの仕方くらいは覚えておく必要がある。時化た海でエアー抜きをやらなければならなくなるのはかなりきついが、そうなることのないようにしたい。

また、最近のディーゼルエンジンは手動でスタートすることがかなり難しい。というよりもほぼ不可能だと思っておいた方がいい。そこでバッテリーが重要になってくるので、バッテリーを温存するように注意を払っていただきたい。

幸い、セイリングクルーザーはエンジンがなくてもセイルさえあれば走ることができる。人間さえ頑張り通せば何とか帰港することは不可能ではない。たとえマストを折ってしまってもジュリーリグの工夫さえすれば、セイリングすることは不可能ではない。

もっとも、適切な道具がないとそうしたことに対処することもできない。道具、工具の準備、手入れはいつもきちんとしておきたい。サビて動かないペンチやプライヤーは役に立たないばかりか、怪我をするもとでもある。また、自分の艇に必要なサイズの工具をそろえておきたい。

日常の艇の点検とともに、工具箱の点検もきちんとしておきたい。ともするとゴミ箱同然になりがちなのが工具箱だからだ。適切な予備部品がそろっているか、工具はきちんと動くか、サビがきていないかチェックしておきたい。小さなビスやナットなどは、サイズ別に小さな入れ物にいれて分類し、サビを防ぐようにする。写真用フィルムのケースなどを利用するといい。

どういうトラブルが起こり得るか、本を読んだり、経験者の話をよく聞いて、それに対処する準備を心がけておいていただきたい。

SAILING CRUISER METHOD
1994年12月15日発行第8巻第13号通巻96号

Yachting
12月号別冊

[あとがき] 飛内秋彦

クラブレースに参加する以上は、楽しく、おもしろく、そしてより上位に入りたいものです。そのためには、オーナーをはじめ、クルー全員のヨットレースの知識、技術の向上が必要です。日頃のトレーニングの成果が、レースの結果に現われるため、トレーニングではつねにクルーワークを中心にしたチームワークの強化を、楽しく行うべきではないでしょうか。

この本は、以前Yachting誌の別冊付録としてついていた「スピンセイリング・マスター」と「クローズホールド・マスター」や、他の特集ハウツー記事などを中心に、すべて私のヨットレースでの経験をもとに、書き直し、書き加えてまとめたものです。

他の書物や有名セイラーのアドバイス、また自分たちのチーム・アクションと少し違うかもしれません。それは、チームによって艇の大きさ、クルーの人数と技量、それにスキッパーの考え方など、それぞれ違うので当り前です。

つまり、どのチームもこの本に書かれた内容とまったく同じようにするのではなく、この本を参考にして、クルーワークやハンドリング、セイルトリムやステアリングを、自分たちなりにチームのやり方を作り上げていけばいいと思います。

私はヨットレースが好きで、FJや470といったディンギーをはじめ、クルーザーでは〈WILL〉〈BOY〉〈海太郎〉〈CHACHA〉〈AMATORA〉などの日本を代表するピュア・レーサーに乗せていただいて来ました。そのなかで、日本のトップレーサーや海外のゴールドメダリスト・セイラーなどともどもにレースに出場し、そのたびにテクニック、考え方、こころがまえなど、あらゆる知識を教わり、それはいまだに生きています。

この知識を、多くの人に少しでも分かりやすくお伝えでき、みなさんが楽しくレースをできるようになってほしいと思っております。

私は仕事がら、日本各地のクラブレースに、お客様といっしょに出場する機会が多いのですが、そのとき、ちょっとしたアドバイスをするだけでそのチームが上位には入れるという幸運な機会にも多く出会ってきました。それは私がいたから勝てた、ということではありません。私が出会ったお客様たちはみな熱心で、雑誌などでレースのことをいろいろ勉強されており、十分な知識をお持ちです。ただ、コーチがいないために、何かミスをしたとき、経験したことのない状況に直面したときなどにどう対処したらいいか分からなかったのが原因だと思います。そんなとき、この本をお役に立てていただければ幸いです。

この本の内容は、月に1、2度、地元のレースに出るというクラブレーサーを対象にしています。そうしたレーサーが練習を積み重ねて上達し、ひとつの目標としてロング・オーバーナイトレースに出場し、無事完走するまでを基本として書いています。みなさんがオーバーナイトレースにでることが目標ではないかもしれませんが、オーバーナイトを経験することで、レース以外のクルージングでも、より安全で楽しく過ごせるような経験を積むことができると思います。

海は、私たちセイラーが遊ぶフィールドを提供し、楽しませてくれます。一方、ときにはつらさ、苦しさも与えてくれます。これは、われわれに海を甘くみてはいけないと教えてくれているような気がします。そういう海に対するとき、私たちに必要なのは、「万全の準備」と「安全第一」、そして「海を汚さない」というこころがけではないでしょうか。そうすればいつまでも楽しく風と対話しながらセイリングすることができると思います。

最後にこの本を作るのを手伝ってくださった秋和氏、そしてYachting編集部の方々に感謝いたします。

Staff List
PUBLISHER――本橋一男
EDITOR――一木正治
CONTRIBUTING EDITOR――秋和良雄
PHOTOGRAPHERS――添畑薫、中迎隆敏
ILLUSTRATORS――福原伸匡、中村茂
COVER DESIGN――加瀬倫有
DESIGNERS――保科薫、福沢知子、吉原成雄

AUTHOR/SUPERVIZOR――飛内秋彦

飛内秋彦（とびないあきひこ） 1958年生まれ。青森県出身。大湊高校から日本大学を経てヤマハ発動機に入社。学生時代からヨット部で活躍し、ヤマハ発動機入社後もソウル、バルセロナ五輪のコーチを務める。ノースセイル勤務時代に数多くのクルーザーレースで活躍し、その経験に基づいたセイリング理論を本書に著わす。ヨットとセイリング技術に精通し、現在もヤマハ発動機勤務の傍ら現役のレーサーとして活躍する。

発行／株式会社フォースセブン
〒108 東京都港区芝4-6-14袖田ビル3F TEL:03-3456-6611
発売／株式会社枻出版社
〒105 東京都港区虎ノ門3-4-8 TEL:03-3434-6505